

## **LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN ASETUS ERIKOISKULJETUKSISTA JA ERIKOISKULJETUSAJONEUVOISTA**

### **1. ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksellä päivitetäisiin erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista annetussa liikenneministeriön päätöksessä olevat vaatimukset ottamaan huomioon lyhyellä aikavälillä toteutettaviksi tarvittavat muutokset. Muutoksilla pyritään parantamaan kansallisten erikoiskuljetusten toimivuutta ja tehokkuutta.

Nykyinen liikenneministeriön päätös erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista (1715/1992) ja siihen myöhemmin tehdyt muutokset kumottaisiin ja korvattaisiin kumotun päätöksen vaatimukset pääosin samansisältöisinä tai vähäisessä määrin tarkistettuina kattavalla liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista.

Asetuksella selvennettäisiin voimassa olevia erikoiskuljetusten suorittamista koskevia vaatimuksia tietyiltä osin vastaamaan nykykäytäntöä. Asetuksessa mm. määritettäisiin yksiselitteisesti erikoiskuljetuslupa, joka vaaditaan niissä erikoiskuljetuksissa, joissa ylitetään tielle yleisesti sallittu massa tai mittojen osalta ylitetään ns. vapaat mitat, joihin asti mittojen osalta ei edellytetä erillistä lupaa erikoiskuljetuksissa.

Lisäksi kirjattaisiin säännöksiin jo nykyisin käytännössä sovellettu mahdollisuus käyttää erikoiskuljetuksissa N<sub>3</sub>-luokan ajoneuvoon kuorman välityksellä kytkettäväksi tarkoitettua siirtoakselistoa, mahdollisuus erikoiskuljetuksissa kytkeä perävaunun runkona toimivan esine tai esineet vetoauton sijasta välivaunuun ja mahdollisuus erikoiskuljetuksiin käytettävissä puoliperävaunuissa 4- akselisen akseliryhmän käyttöön, jossa on ohjaavia tai ohjautuvia akseleita sekä määritettäisiin raskaissa erikoiskuljetusperävaunuissa käytettävät ns. pendeliakselit. Asetuksella myös päivitetäisiin erikoiskuljetusperävaunun alennetun ajonopeuden käyttöjarruvaatimukset, selvennettäisiin erikoiskuljetusajoneuvoksi hyväksymisen vaatimusta, tarkennettaisiin ulkomaisten erikoiskuljetusajoneuvojen hyväksyntävaatimuksia ja sallittaisiin tunnusvalaisimissa hehkulankapolttimoiden tilalla valoteknisiltä ominaisuuksiltaan vastaavia uuden teknologian valaisimia.

Asetuksella laajennettaisiin yksinomaan erikoiskuljetukseen hyväksytyyn perävaunun ja tietyn koneen kuljetukseen hyväksytyyn kuorma-auton sekä traktorinperävaunun mahdollisuutta kuljettaa muuta kuin jakamatonta kuormaa. Tällaisille ajoneuvoille ehdotetaan asetuksen 17 §:ään sallittavaksi kuljettaa tieliikenteessä yleisesti sallittujen massa-arvojen rajoissa menotai paluukuljetuksena erikoiskuljetukseen liittyvien tavaroiden sijasta muuta yhtä esinettä tai laitetta.

Lisäksi sallittaisiin piteuden tai leveyden vuoksi yksinomaan erikoiskuljetukseen hyväksytyllä ajoneuvolla mitoiltaan jakamattomia kuormia kuljettaessa kuljettaa mukana myös muuta kuin jakamatonta tavaraa edellyttäen, että muista kuin jakamattomista tavaroista muodostuva kuorma ei ylitä tielle yleisesti sallittuja mittoja eikä kuljetus ylitä tielle yleisesti sallittuja massoja.

Valtuudet asetuksen antamiseen on ajoneuvolain (1090/2002) 99 §:n 2 momentissa.

## 2. ESITYKSEN YLEISET PERUSTELUT

Erikoiskuljetus on tiellä yleisesti sallitut mitat tai massat ylittävä kuljetus. Mittojen tai massojen ylitys voi muodostua kuorman kuljettamiseen tarkoitettua kuormaamattomasta ajoneuvosta, kuljetettavasta kuormasta tai ajoneuvosta jota ei ole tarkoitettu kuorman kuljettamiseen. Tiellä yleisesti sallitut mitat rajoittavat ETA-valtioon rekisteröityjen ajoneuvojen osalta Suomessa kuljetukset tapauksesta riippuen enintään 2,55 metrin tai 2,6 metrin leveyteen, 4,2 metrin korkeuteen ja puoliperävaunussa kuormausalan 13,6 metrin pituuteen sekä 48 tonnin kokonaismassaan, jossa kuormaa voi olla runsas 30 tonnia.

Tielle yleisesti sallituista mitoista ja massoista voidaan poiketa erikoiskuljetuksissa, eli silloin kun kyseessä on ns. jakamattoman kuorman kuljettaminen. EY-direktiivin 96/53/EY 4 artiklan 3 kohdan mukaan ”Ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien, jotka ylittävät enimmäismitat, voidaan sallia liikkuvan vain toimivaltaisen viranomaisen myöntämien erikoislupien nojalla tai näiden viranomaisten kanssa tapauskohtaisesti sovittujen syrjimättömien ehtojen perusteella, jos ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät kuljettavat tai ovat tarkoitettuja kuljetamaan jakamattomia kuormia”.

Erikoiskuljetuslupa tarvitaan kuljetuksille, jotka ovat ylimassaisia tai ylittävät tiellä erikoiskuljetuksille sallitut vapaat mitat. Vapaat mitat ovat: leveys enintään 4 metriä, korkeus enintään 4,4 metriä ja pituus puoliperävaunuyhdistelmällä enintään 30 metriä. Erikoiskuljetuslupien myöntäminen on keskitetty Pirkanmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskukselle. Vuosittain myönnetään 12000...15000 erikoiskuljetuslupaa.

Suomessa erikoiskuljetuksina kuljetetaan vuosittain lähes 400000 kuljetusta, joista kaksi kolmasosaa erikoiskuljetusluvilla ja kolmasosa erikoiskuljetuksille sallituissa vapaissa mitta- rajoissa. Suurin osa erikoiskuljetuksista liikkuu Liikenneviraston hallinnoimilla maanteilla. Kuntien hallinnoimilla katuverkoilla liikkuvat mm. ajoneuvonosturit, rakennuskoneiden kuljetukset työmaalle ja maantieverkon ulottumarajoituksia kiertävät läpikulkevat suurimittaiset erikoiskuljetukset. Metsäkoneiden kuljetukset käyttävät pääasiassa paikallista maantieverkkoa, metsäautoteitä ja yksityisteitä. Erikoiskuljetuksiin erikoistuneet kuljetusliikkeet kuljettavat merkittävän osan erikoiskuljetuksista. Nosturi-, maarakennus- ja metsäkoneyritykset hoitavat kuljetukset usein omilla kuljetusajoneuvoillaan.

Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajat kuljetuksissa varmistavat kuljetuksen sujuvan liikkumisen tiellä ja muiden tiellä liikkujien turvallisuuden.

Erikoiskuljetukset ovat kansantaloudellisesti merkittävä erityisesti vientiteollisuudelle pitkälle jalostettujen metalliteollisuuden tuotteiden esimerkiksi paperikoneiden ja laivan moottoreiden kuljettamisessa satamiin ja edelleen maailman markkinoille.

Tällä hetkellä EU- tasolla ei ole harmonisoituja, jäsenmaita sitovia EU -säännöksiä erikoiskuljetusten suorittamisesta. Erikoiskuljetusten suorittamista koskevat säännökset perustuvat nykyisin EU -maissa ajan myötä kehittyneisiin kansallisiin käytösäännöksiin ja ne eroavat sisällöltään toisistaan. Tavoitteenaan pyrkiä jäsenmaiden kesken yhtenäisempään menettelyyn erikoiskuljetuksissa EU:n komission energia ja liikenneosasto laati jäsenmaiden asiantuntijoista koostuneen ryhmän kanssa vuonna 2007 komission julkaiseman ohjeen parhaista toimintatavoista erikoiskuljetuksille. (Best practice guide lines on abnormal transport, Euroopan parhaiden toimintatapojen ohjeet epänormaaleille maantiekuljetuksille). Ohjeen sisältö kohdistuu laajasti erikoiskuljetusten käytännön toteuttamiseen, mm. erikoiskuljetusten suorittamisessa käytettävien ajoneuvojen kuormaamiseen, varusteisiin, tunnuksiin ja merkin-

töihin sekä erikoiskuljetusten ohjaamiseen ja lupakäytäntöihin. Valtaosa ohjeen sisällöstä on EU -harmonisointiin ja jäsenmaiden välisten erikoiskuljetusten edellytysten yhdenmukaistamiseen pyrkiviä ohjeita. Ohjeen mukaisten menettelytapojen käyttöön ottaminen jäsenmaiden kansallisiin erikoiskuljetuksiin edellyttää ehdotettujen menettelytapojen soveltuvuuden laajempaa arviointia kunkin jäsenmaan kansalliseen liikenne- ja toimintaympäristöön.

Nyt laadittu ehdotus erikoiskuljetusmääräysten muutoksiksi perustuu lyhyellä aikavälillä kansallisissa erikoiskuljetuksissa toteutettavaksi tarvittavien muutosten ja korjausten huomiointiin erikoiskuljetussäännöksiin. Kansallisten erikoiskuljetussäännösten mukauttaminen mahdollisuuksien mukaan parhaista toimintatavoista laaditun EU- ohjeen sisältöön on tarkoitus toteuttaa myöhemmin kansallisten erikoiskuljetussäännösten kokonaisuudistuksen yhteydessä.

Viranomaiset ovat esittäneet useita lyhyellä aikavälillä toteutettavaksi tarkoitettuja kansallisten erikoiskuljetusvaatimusten muutostarpeita, joilla selkiytettäisiin erikoiskuljetusten valvontaa sekä tasapuolista ja syrjimätöntä lupien myöntämistä. Teollisuus ja kuljetusala ovat puolestaan esittäneet toiveita erikoiskuljetusmääräysten muuttamisesta joustavammiksi siten, että kuljetuksissa voidaan rationaalisemmin kuljettaa myös muuta tavaraa kuin liikenteeseen ylimittäisiä jakamattomia esineitä siten, että vältetään ylimääräisiä kuljetuskertoja ja erikoiskuljetusajoneuvojen tyhjänä kuljettamista. Määräysten muuttamisessa joustavammiksi tulee kuitenkin huomioida, etteivät muutokset saa johtaa kilpailun vääristymiseen siten, että erikoiskuljetusten nimissä aletaan suorittaa tavanomaisia kuljetuksia.

Erikoiskuljetuksista on säädetty liikenneministeriön päätöksellä erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista (1715/1992). Päätöstä on muutettu useaan otteeseen, viimeksi vuonna 2003 (553/2003). Päätös on aikanaan annettu tieliikennelain nojalla. Ajoneuvolain (1090/2002) säätämisen yhteydessä valtuussäännös siirrettiin tieliikennelaista ajoneuvolain 99 §:ään. Tämän vuoksi ehdotettaessa nyt erikoiskuljetuksia ja erikoiskuljetusajoneuvoja koskevaan liikenneministeriön päätökseen muutoksia tulee päätös säädösteknisesti kumota ja antaa kokonaisuudessaan uudestaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksena ajoneuvolain nojalla. Uusi asetus pohjautuu kuitenkin pääosin aikaisempaan liikenneministeriön päätökseen (1715/1992).

Nyt laadittu ehdotus liikenne- ja viestintäministeriön asetukseksi erikoiskuljetusajoneuvoista ja erikoiskuljetusten suorittamisesta on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriötä, poliisia, Pirkanmaan ELY-keskusta (aiemmin Tiehallintoa) ja Liikenteen turvallisuusvirastoa (aiemmin Ajoneuvohallintokeskusta) edustaneiden virkamiesten yhteistyönä. Ehdotus perustuu pääosin edeltävään liikenneministeriön päätökseen.

### 3. YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

Asetusehdotus pohjautuu nykyiseen liikenneministeriön päätökseen. Tämän vuoksi yksityiskohtaiset perustelut on esitetty tarkemmin vain niiltä osin, mitä muutoksia uusi asetusehdotus käytännössä sisältää voimassa olevaan säädökseen.

**1 Luku Yleiset säännökset.** Nykyisen päätöksen 1 luku (soveltamisala) ja 2 luku (määritelmät) yhdistettäisiin ja korvattaisiin laajempaa sisältöä paremmin ilmaisevalla 1 luvulla (yleiset säännökset).

**1 § Asetuksen soveltaminen.** Soveltamisalassa on lueteltu ne ajoneuvoja ja kuljetuksia koskevat säädökset, joita ehdotus täydentää erikoiskuljetusten osalta. Ehdotuksessa lisättäisiin 2

momenttiin viittaus myös tieliikennelakiin ja korjattaisiin 3 momentin viittaus voimassa olevaan puolustusministeriön asetukseen.

**2 § Tiellä yleisesti sallitut mitat ja massat.** Lisättäisiin uusi määritelmä, jolla viitataan ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen (1257/1992, *myöh. käyttöasetus*) 4 ja 4 a luvuissa säädettyihin mittoihin ja massoihin. Samalla täsmentyisi se, että muissa kuin ETA-valtioissa rekisteröityihin tai käyttöön otettuihin ajoneuvoihin sovelletaan käyttöasetuksen 4 a-lukua. Kyseisten 4 ja 4 a lukujen lisäksi tiellä yleisesti sallittuihin mittoihin tulisi lukea mukaan käyttöasetuksen 45 §:n kuorman ylityksiä koskevat enimmäisrajat. Määritelmä yksinkertaisesti jäljempänä esitettäviä asetuksen ilmaisuja.

**3 § Erikoiskuljetus ja erikoislupa.** Nykyisen päätöksen 2 §:n erikoiskuljetusta koskeva määritelmä muotoiltaisiin uudelleen käyttäen ehdotetun 2 §:n tielle yleisesti sallittujen mittojen ja massojen määritystä. Uudelleen muotoilu ei muuttaisi sisällöltään nykyistä erikoiskuljetuksen määritelmää.

Lisättäisiin uudeksi 2 momentiksi erikoiskuljetusluvan määritelmä. Samalla osoitettaisiin viranomainen, joka erikoiskuljetusluvat myöntää. Liikenne- ja aluehallinnon virastouudistuksen (*myöh. virastouudistus*) jälkeen erikoiskuljetusluvat on keskitetty Pirkanmaan ELY-keskukseen (aiemmin Hämeen tiepiiri).

**4 § Jakamaton kuorma.** Jakamattoman kuorman tulkintaa eräissä erikoistapauksissa tarkennettaisiin ja laajennettaisiin. Jakamattoman kuorman määrittely on perustasolla käyttöasetuksen 2 §:n 4 momentissa. Sisällöllisesti tämä vastaa nykyistä 3 §:ää, mutta selvennettäisiin 2 momentin ilmaisua varsinkin massan ylittymiseen liittyvän ilmaisun osalta. Kyseisiä konttikuljetuksia koskeva nykyisen 3 §:n maininta 48 tonnin kokonaisuudesta on tarkoitettu koskemaan vain ETA-valtiossa rekisteröityjä ajoneuvoja, ja kansainvälisissä kuljetuksissa raja on direktiivin 96/53/EY mukaisesti 44 tonnia. Ehdotuksen termi ”tiellä yleisesti sallittu massa” kattaisi molemmat tapaukset. Merikuljetukseen suunniteltujen konttien kuljettamiseen on tullut uutta tekniikkaa, joissa perävaunuun kuormaamiseen ja purkamiseen voidaan käyttää ajoneuvon asennettuja nostureita. Nosturit tarvitsevat tilaa, jolloin ajoneuvoyhdistelmälle sallittua kokonaispituutta lisättäisiin nykyisestä 17 metristä 18 metriin. Lisäpituus ei vääristäisi kilpailua, kun nostureista tuleva lisämassa yhdessä ajoneuvon ja kuorman massojen kanssa rajoittuisi tiellä yleisesti sallittuun massaan. Kansantaloudellista hyötyä saavutettaisiin, kun erillisen nosturin kuljettamisesta kontin purkamispaikalle vältyttäisiin.

**2 Luku Erikoiskuljetusajoneuvon hyväksyntä ja rakenne.** Valtaosa nykyisen päätöksen 3 luvun (Erikoiskuljetuksia sekä erikoiskuljetusajoneuvoja ja –yhdistelmiä koskevia määräyksiä) säännöksistä sisällytettäisiin erikoiskuljetusajoneuvojen teknisiä vaatimuksia paremmin kuvaavaan uudelleen nimettyyn 2 lukuun (Erikoiskuljetusajoneuvon hyväksyntä ja rakenne).

**5 § Erikoiskuljetusajoneuvo ja erikoiskuljetukseen käytettävä ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä.** Ehdotuksen 5 § vastaa sisällöllisesti pitkälti nykyistä 4 §:ää. Pykälässä erikoiskuljetukseen käytettävät ajoneuvot voivat olla joko kuorman kuljettamiseen tarkoitettuja ajoneuvoja tai joita ei ole tarkoitettu kuorman kuljettamiseen. Kuormaamattomana ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät voivat olla tiellä yleisesti sallitut mitat tai massat ylittäviä. Ajoneuvo voi olla tiellä yleisesti sallituissa mitoissa, mutta voidaan hyväksyä käytettäväksi kuormattuna tiellä yleisesti sallittua suuremmalla massalla. Näille ajoneuvoille pitää hakea 6 §:ään perustuva hyväksyminen tiellä käyttämiseen. Pykälän otsikointia on muutettu ja ilmaisua on pyritty selventämään ja ryhmittelemään aiempaa selvemmin. Pykälässä yksilöidään ne erikoiskuljetukseen käytettävät ajoneuvot ja ajoneuvoyhdistelmät, jotka vaativat erikseen hyväksynnän erikoiskuljetuskäyttöön. Tällainen hyväksyntä vaaditaan, jos ajoneuvo tai yhdis-

telmä ilman kuormaa tai kuormattuna ylittää tielle yleisesti sallitut massat. Käytännössä ajoneuvon tulee olla rekisteröity erikoiskuljetusajoneuvoksi tai yhdistelmän kyseessä ollessa kytkentäkatsastettu kyseisille mitoille ja massoille. Näistä hyväksyntämenettelyistä on tarkemmin 6 ja 7 §:ssä.

Lisäksi 5 §:ssä täsmennettäisiin 2 momentin b- ja g- kohdissa (nykyisen 4 § 1 momentin vastaavat kohdat) erikoiskuljetuksena kuljetettavan työkoneneen määritelmää. Kohtien tarkoitus on ollut mahdollistaa kuorma-autolla tai traktorin perävaunulla esimerkiksi metsäkoneen tai kaivinkoneen kuljettaminen erikoiskuljetuksena työkohteelta toiselle. Lähtökohtana on ollut, että tällaisten koneiden kuljetuksiin kuorma-auto tai traktori on käyttökelpoisempi pienillä metsäteillä tai suorastaan maastossa kuin erikoiskuljetusperävaunu. Muutos täsmentäisi sitä, että vain tällaisten pyörillä tai telaketjuilla varustettujen työkoneneiden kuljetus on näin mahdollista. Muutosehdotus on alun perin peräisin poliisilta liikennevalvonnasta.

Kolmanteen momenttiin on koottu nykyisen päätöksen säännöksistä sellaiset erikoiskuljetusajoneuvoksi luokiteltavat ajoneuvot, joilla ei varsinaisesti kuljeteta tavaraa, mutta jotka ylittävät tielle yleisesti sallitut mitat tai massat. Tyypillinen esimerkki on raskas nosturiajoneuvo. Lisäksi nykyisen päätöksen 4 §:n b kohdan sisältöä annettavaan asetukseen siirrettäessä on virheellinen ilmaisu ”yleisellä tiellä” muutettu termiksi ”tiellä”. Tarkoitus on, että ilmaisu koskee yhtä lailla maanteitä, katuja jne. Oleellista on myös se, että ajoneuvo voi olla tarkoitettu tavarain tai henkilöiden kuljettamiseen muualla kuin tiellä. Sellaiselle voidaan mahdollistaa tiellä kulkeminen ainoastaan tyhjänä, jolloin se voidaan katsoa erikoiskuljetusajoneuvoksi (esimerkiksi dumpperi tai suljetulla alueella kuljetukseen tarkoitettu muu ylisuuri ajoneuvo).

Ehdotuksen 5 §:n 5 momentti korvaisi asiasisällöltään päivitettyinä nykyisen päätöksen 4 §:n 3 momentin. Siihen on koottu tiettyjä erityistapauksia, joita on katsottu voitavan kuljettaa tiellä yleisesti sallittuja mittoja ja massoja ylittäen. Tyypillisiä poikkeuksia ovat olleet erilaiset sirkuksissa ja kiertävissä huvipuistoissa käytettävät kuljetusvälineet. Samoin joitakin tutkimuslaitteistoina toimivia, mm. maaperän tutkintaan käytettäviä, ajoneuvoja on hyväksytty liikenteeseen poikkeusluvalla. Ajoneuvojen mitoista ja massoista myönnettävien poikkeuslupien myöntövaltuudet siirrettiin vuoden 2012 alusta ministeriöstä Liikenteen turvallisuusvirastolle. Erityisestä syystä virasto voi myöntää poikkeuksen ajoneuvon käyttämiseen tiellä yleisesti sallituista mitoista ja massoista poiketen edellyttäen, että poikkeus ei vaaranna liikenneturvallisuutta eikä vääristä kilpailua. Sallittujen mittojen tai massojen ylittymisen vuoksi tällainen ajoneuvo voidaan tarvittaessa katsoa myös erikoiskuljetusajoneuvoksi. Ehdotuksen 5 §:n 5 momentti korvaisi aiemman 4 §:n 3 momentin ja kattaisi siten vanhat ja uudet tapaukset, joissa ajoneuvolle on myönnetty em. mukainen erikoiskuljetuslupa. Tässä momentissa tarkoitettuna ajoneuvon hyväksymiseksi erikoiskuljetuslupa on tarpeen valvontasyistä edellyttää myös sellaisilla ajoneuvoilla suoritettavien erikoiskuljetusten kohdalla, joiden mitat eivät ylitä erikoiskuljetukselle 36 §:ssä sallittuja vapaita mittoja. Momentin tarkoituksena erityisenä syynä voi olla esimerkiksi näyttelykiertuetta varten näyttelyesineillä kuormattu ajoneuvo tai muu vastaavaan tarkoitukseen käytettävä ajoneuvo, jossa kuormaa ei kuljeteta lähtöpaikasta määränpään, vaan tarkoituksena on tuotteiden esittely tai muissa vastaavissa ajoneuvoissa niissä kuljetettavan varustuksen käyttäminen sellaisenaan useissa paikoissa.

**6 § Erikoiskuljetusajoneuvojen ja erikoiskuljetusyhdistelmien hyväksyntä tielle yleisesti sallittuja mittoja ja massoja suuremmille mitoille ja massoille.** Nykyinen 8 §, jossa säädetään millaisille erikoiskuljetusajoneuvoille ja missä rajoissa voidaan sallia tavallista suuremmat massat, siirrettäisiin asetuksen 6 §:ksi. Pykälän otsikko ehdotetaan muutettavaksi kuvaavammaksi. Nykyisessä päätöksessä otsikko ”Massat ja mitat erikoiskuljetuksissa” on

muuallakin asetuksessa käytössä ja se voidaan sekoittaa kuormalle sallittuihin arvoihin, kun tässä on kyseessä tietyille erikoiskuljetusajoneuvolle hyväksyttävät suurimmat arvot.

Erikoiskuljetusperävaunulle normaalia suurempia akselimassojen osalta huomioitaisiin myös ns. pendeliakselit, joiden erikoisrakenteen tarkoituksena on tasata tiekuormitusta pituus- ja leveysuunnassa. Pendeliakselille sallittaisiin 14 tonnin akselilinjassa, kun vastaavalla tavallisella akselilla enimmäismassa on 13 tonnia. Eroa voidaan perustella sillä, että pendeliakselilinjalla massa jakautuu leveämmälle alueelle kuin tavallisella akselilla. Muutosesitys on alun perin tullut teollisuudelta. Esityksessä ehdotettiin pendeliakselille sallittavaksi 15 tonnia. Tämä arvioitiin kuitenkin tien kestävyuden kannalta riskiksi. Tietä tasaisesti kuormitavasta pendeliakselista ei ole kansainvälistä määritelmää vaikka useat erikoiskuljetusperävaunujen valmistajat Euroopassa sitä valmistavat.

**7 § *Ulkomaisten erikoiskuljetusajoneuvojen ja erikoiskuljetusyhdistelmien vaatimustenmukaisuuden osoittaminen erikoiskuljetuslupaa varten.*** Asetuksen 7 §:ksi lisättäisiin säännös, jolla katsastustoimipaikkojen asiantuntemusta hyödyntäen olisi mahdollista tarvittaessa osoittaa ulkomaisen ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän osalta vaatimustenmukaisuuden täyttyminen erikoiskuljetuksissa. Tarpeen tällaisen osoitusmahdollisuuden antavalle säännökselle on nähnyt erikoiskuljetuslupia myöntävä viranomainen raskaille kuljetuksille lupia myöntäessään. Kotimaisille erikoiskuljetusajoneuvoille on sallitut mitat ja massat hyväksytyt ja merkitty rekisteriin (6 §). Ulkomaisista ajoneuvoista ja yhdistelmistä sen sijaan erikoiskuljetusluvan antaja tarvitsee muulla tavalla varmuuden siitä, että erikoiskuljetus voidaan kyseisellä ajoneuvolla tai yhdistelmällä turvallisesti suorittaa. Katsastustoimipaikka voi teknisenä asiantuntijana antaa ajoneuvon tai yhdistelmän kelpoisuudesta kyseiseen erikoiskuljetukseen todistuksen, jonka perusteella Pirkanmaan ELY-keskus voi tehdä luvan myöntämispäätöksen. Ulkomaisen ETA-valtion ajoneuvon tai yhdistelmän kelpoisuudelle käytetään samoja mitta- ja massa-arvoja kuin kotimaisellekin. Vastaavasti muiden kuin ETA-valtioiden ajoneuvoihin sovelletaan Suomessa kansainvälisessä liikenteessä sallittuja massoja ja mittoja. Ajoneuvoyhdistelmä katsotaan ulkomaiseksi, jos jompikumpi, vetävä tai hinattava ajoneuvo, on muualla kuin Suomessa rekisteröity.

**8 § *Moottoritehon ja massan suhde erikoiskuljetuksessa, 9 § *Poikkeus auton ohjauslaitevaatimuksista erikoiskuljetuksessa ja 10 § *Erikoiskuljetusajoneuvon renkaat.***** Nykyisen päätöksen 7, 9 ja 10 § siirretäisiin sisällöltään sellaisinaan asetuksen 9, 8 ja 10 §:ksi.

**11 § *Erikoiskuljetusperävaunun jarrut.*** Nykyisen päätöksen 11 § siirretäisiin asetukseen sisällöltään päivitettyinä ottaen huomioon ajoneuvojen jarrujen hyväksyntää koskeviin säännöksiin niin kansallisella kuin EU-tasolla tulleet muutokset. Nykyisessä 11 §:ssä oleva viittaus ns. kansalliseen jarrupäätökseen (631/90) on korvattu viittauksella liikenne- ja viestintäministeriön asetukseen paineilmajarruilla varustettujen autojen ja niiden perävaunujen jarrujen vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta (257/2009). Erikoiskuljetusperävaunut ovat usein rakenteeltaan, mm akselien määrän suhteen, niin poikkeavia, että niiden vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen ei voida suoraan soveltaa yleisiä jarrumääräyksiä. Erityisen raskaissa kuljetuksissa on edelleen kuitenkin käytännön tarvetta lievennyksiin jarrujen suorituskyvyn mitoituksessa, mikä voidaan liikenneturvallisuuden heikentymättä toteuttaa rajoittamalla sallittua enimmäisnopeutta. Ehdotuksessa on pyritty mahdollisimman pitkälle tukeutumalla yleisiin jarrumääräyksiin edellyttämään erikoiskuljetusperävaunuilta turvalliset jarrut, mutta samalla mahdollistamaan kuljetusten edellyttämät lievennykset ja välttämään vaatimustenmukaisuuden osoittamiselta ylivoimaista hallinnollista taakkaa. Tarkoituksena on, että ilmoitettu tutkimuslaitos tai hyväksytyt asiantuntijat voi akseli-/komponenttivalmistajien testiraportteihin tai asianmukaisesti laskelmiin perustuen antaa lausunnon, jonka perusteella katsastustoimipaikka voi todeta jarrujen vaatimustenmukaisuuden.

**12 § Erikoiskuljetusperävaunun rakenne.** Nykyisen päätöksen 12 § sisältäen 1-3 mom. siirrettäisiin sellaisenaan asetuksen 12 §:ään. Pykälään lisättäisiin uusi neljäs momentti. Sillä on tarkoitus mahdollistaa 4-akselinen puoliperävaunu, jossa telissä on esimerkiksi kaksi ohjaavaa tai ohjautuvaa akselia, joiden ohjauslaite lukittuu keskiasentoon nopeuden noustessa yli 30 km/h:n. Tämä säännös liittyy käyttöasetuksen 19 b §:ään. Lausuntojen perusteella lisättiin vielä vaatimus siitä, että vähintään yhden akselin pitää olla muu kuin ohjautuva myös alle 30 km/h nopeudella.

**13 § Hinattava laite erikoiskuljetuksena.** Nykyisen päätöksen 13 § siirrettäisiin sisällöltään päivitettyinä asetuksen 13 §:ksi. Hinattavat laitteet ovat 29.4.2009 lähtien käyttöönotettuina autoon kytkettäviä perävaunuja, ja uudet on pitänyt rekisteröidä 1.1.2011 lähtien. Vanhemmat hinattavat laitteet tulee rekisteröidä 1.1.2015 mennessä. Ajoneuvolain 62 § on edellyttänyt kytkentäkatsastusta muilta erikoiskuljetukseen hyväksytyiltä O-luokan ajoneuvoilta paitsi hinattavilta laitteilta. Erikoiskuljetuspäätös on kuitenkin edellyttänyt, että kytkennän pitää olla katsastustoimipaikan hyväksymä, jos erikoiskuljetukseksi katsottava hinattavan laitteen kytkeminen yhdistelmäksi ylittää 22 metrin pituuden tai jos hinattavan laitteen massa ylittää 20 t. Erikoiskuljetuksissa käytettävien suurten hinattavien laitteiden rakenteet eroavat yleensä tavanomaisista tavarankuljetukseen käytettävien perävaunujen rakenteista. Näiden tapaus-ten turvallisuuden varmistamiseksi asetukseen ehdotetaan laajennettavaksi velvollisuutta esittää hinattavien laitteiden kytkentä katsastustoimipaikan hyväksyttäväksi aina, kun yhdistelmän pituus ylittää 22 metriä tai tiellä yleisesti sallitun leveyden tai korkeuden taikka hinattava laite ylittää tielle yleisesti sallitun massan.

**14 § Pitkien kuormien ajoneuvoyhdistelmät.** Nykyisen päätöksen 14 §:n otsikko muutettuna kuvaamaan paremmin pykälän sisältöä ja 1-3 momentit siirrettäisiin, näistä 1 ja 2 momentti päivitettyinä asetuksen 14 §:ksi. Pykälän 1 momenttiin kirjattaisiin mahdolliseksi erikoiskuljetuksissa käytetty menettely, jossa perävaunun runkona toimiva esine tai esineet voidaan kytkeä vetoauton sijasta välivaunuun. Erittäin pitkien tavaroiden, kuten esimerkiksi tuulimyllyjen osien, kuljetuksessa voidaan usein käyttää kuljetettavaa tavaraa itsessään perävaunun runkona, ja siihen kiinnitetään akselistoja tai ns. välivaunuja. Ehdotuksessa täsmennettäisiin tällaisten kuljetusten vaatimuksia vastaamaan teknistä kehitystä ja huomioimaan käytössä oleva kalusto. Nykyisen päätöksen vaatimukseen verraten muutettaisiin 14 §:n 2 momentissa vetopöydästä tai vetokytkimestä takimmaiseen akseliin mitattuna sallittu 15 metrin enimmäispituus mitattavaksi takimmaiseen akseliin ulottumisen sijasta viimeiseen kiinteään akseliin. Näin voitaisiin ajoneuvon taakse kiinteän akselin jälkeen sijoittaa ohjaava tai ohjattavissa oleva akseli huonontamatta ajoneuvoyhdistelmän kääntyvyyttä.

Samalla korjattaisiin nykyisen päätöksen 14 §:n 2 momentissa oleva termi ”pakko-ohjattu akseli” autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetun LVM:n asetuksen (1248/2002) 12 §:n mukaisella termillä ”ohjaava akseli”. Lisäksi ehdotetaan poistettavaksi nykyinen 4 momentti, koska nykyisen päätöksen vetäville akseleille kohdistuvaa massaa koskeva 17 §:n vaatimus kohdistuu käytännössä samaan asiaan ja on vaatimuksena toiminnallisesti riittävä. Nykyisen päätöksen 17 § siirrettäisiin asetuksen 18 §:ksi.

**15 § Poikkeuksia ajoneuvon käytöstä tiellä annetun asetuksen säännöksistä.** Nykyisen päätöksen 15 § siirrettäisiin asetukseen 15 §:ksi d- ja e -kohdat päivitettyinä. Ehdotuksessa täsmennettäisiin d-kohtaa, jossa sallitaan erikoiskuljetuksessa poikettavan käyttöasetuksen 32 a §:ssä säädetyistä auton ja hinattavan ajoneuvon välisestä massasuhteesta. Täsmennys rajaisi lievennyksen koskemaan vain tapauksia, joissa yhdistelmän kokonaismassa on enemmän kuin 60 t. Muutoksen seurauksena kokonaismassaltaan enintään 60 t kuljetuksissa tulisi

siten jatkossa massasuhdevaatimuksen täytyä erikoiskuljetuksissa kuten muissakin kuljetuksissa.

Pykälän e-kohdan taakse näkemisen vaatimusta tiukennettaisiin liikenneturvallisuussyistä. Erikoiskuljetussäännösten mukaan yli 4 metriä leveissä kuljetuksissa edellytetään varoitusauton käyttöä edessä ja takana. Nykyisen päätöksen e-kohdan mukaan taustapeilejä koskevaa vaatimusta ei tarvitse täyttää, kun kuljetuksen leveys ylittää 3,5 metriä. Tällöin varoitusauto edellytetään vain kuljetuksen edessä. Näin taakse näkemisen vaatimuksissa on nykyisin ”aukko” 3,5 ja 4,0 metrin välisellä leveydellä, jolloin ei tarvita peilejä eikä varoitusautoa takana. Ehdotetulla tiukennuksella vähintään peilit vaadittaisiin siihen leveysarvoon (4 metriin), josta alkaen vaaditaan kuljetuksen taakse varoitusauto. Toisaalta, jos enintään 4 metriä leveässä kuljetuksessa käytetään varoitusautoa takana, niin muutos sallisi varoitusauton käytön korvaavan peilivaatimuksen. Varoitusauton vaatimuksissa (nykyinen 21 a § ja ehdotuksen 25 §) on mm. puhelin- tai radioyhteys varoitusauton ja erikoiskuljetuksen kuljettajien välillä.

Käyttöasetuksen 33 §:n peilivaatimus mahdollistaa nykyisin taustapeilien sijasta käyttää muitakin taakse näkemisen mahdollistavia laitteita, esim. kameroita. Näin ollen turvallinen taakse näkeminen on mahdollista toteuttaa monin eri keinoin.

**16 § Erikoiskuljetukseen hyväksytyn ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän käyttö liikenteessä.** Nykyisen päätöksen 16 § siirrettäisiin 2 ja 3 momentti päivitettyinä asetuksen 16 §:ksi. Pykälän 2 momenttiin täsmennettäisiin erikoiskuljetukseen hyväksytyn perävaunun kytkentäkatsastusvaatimusta. Mikäli muussa ETA-valtiossa yhdistelmälle on tehty vastaava kytkentäkatsastus, ja siitä on todistus ajoneuvossa mukana, ei kytkentäkatsastusta Suomessa erikseen tarvittaisi. Todistuksesta tulisi olla virallinen suomen- tai ruotsinkielinen käännös. Virallisella eli auktorisoidulla käännöksellä tarkoitetaan auktorisoidun kääntäjän vahvistamaa asiakirjakäännöstä. Auktorisoiduista kielenkääntäjän vaatimuksista ja tutkinnosta säädetään laissa auktorisoiduista kääntäjistä (7.12.2007/1231). Pykälän 3 momenttiin huomioitaisiin erikoiskuljetuslupatarpeen osalta myös ulkomaiset erikoiskuljetusajoneuvot ja erikoiskuljetusyhdistelmät.

**3 Luku Erikoiskuljetuksen kuormaus.** Nykyisen päätöksen 4 luku (erikoiskuljetuksen kuormaus) siirrettäisiin samannimisenä asetuksen 3 luvuksi.

**17 § Yleinen kuormausperiaate erikoiskuljetuksissa.** Nykyisen päätöksen 16 a § siirrettäisiin 1-3 momentit muuttamattomina ja 4 momentti muutettuna asetuksen 17 §:ksi. Pykälän 4 momenttiin ehdotetaan lievennystä erikoiskuljetusten meno- tai paluukuljetusten yhteydessä suoritettavaan muun kuin jakamattoman tavaran kuljettamista koskeviin ehtoihin. Nykyisen päätöksen 4 momentissa on tehty mahdolliseksi kuljettaa meno- tai paluukuormana erikoiskuljetukseen tarkoitettulla perävaunulla kuljetukseen liittyvää varoitusautoa tai muuta vastaavaa kuljetukseen liittyvää materiaalia, kuten esimerkiksi sidontavälineitä. Monesti kuitenkin meno- tai paluukuormana on tarve kuljettaa esimerkiksi vaihtokonetta, joka on pienempi, eikä siten edellytä erikoiskuljetuskalustoa. Nykyisen määräyksen mukaan se ei ole mahdollista, jolloin tarvitaan toinen normaalimittainen kuljetuskalusto hoitamaan vaihtokoneen kuljetus.

Valvonnassa on kuitenkin vaikea määritellä, mikä luetaan vaihtokoneeksi. Tämän vuoksi ehdotuksen 17 § 4 momenttiin ehdotetaan sallittavaksi minkä tahansa yhden laitteen tai esineen kuljettaminen meno- tai paluukuljetuksena, vaikka laite tai esine ei edellyttäisi mittojen puolesta erikoiskuljetuskalustoa. Valvonnan kannalta asia olisi yksinkertainen, sillä jos kollien lukumäärä on yksi, saa sen kuljettaa. Yksittäinen esine tai laite ei kuitenkaan voi olla 4

§:n a) tai b) kohdissa määritelty jakamaton kuorma, jossa eräin edellytyksin sallitaan usean esineen niputus tai pakkaus. Lisäksi niissä kuljetuksissa, joissa meno- tai paluukuljetuksena kuljetetaan suoritettavaan erikoiskuljetukseen liittyvää varoitusautoa, ei valvonnallisista syistä nähdä perustelluksi sallia varoitusauton kuljettamisen lisäksi kuljettaa samassa kuormassa 4 momentin b kohdassa tarkoitettua muuta yksittäistä esinettä tai laitetta. Mahdollistettaessa näin rajoitetusti erikoiskuljetuksen meno- tai paluukuljetuksissa hyödyntää nykyistä tehokkaammin erikoiskuljetuskaluston käyttöä kilpailun vääristymistä ei pidetä olennaisena uhkana, koska erikoiskuljetuskalustolla ei ole kovin taloudellista kuljettaa pieniä laitteita. Ehdotettu muutos toisi lisää joustavuutta ja taloudellisuutta erikoiskuljetuskaluston käyttämiseen. Eräiden sidosryhmien näkökannoissa ehdotettu pidemmälle menevä vapauttaminen johtaisi todennäköisesti siihen, että menopaluukuljetusten nimissä erikoiskuljetuskalustoa voitaisiin alkaa käyttää kilpailullisesti väärin sellaisiin kuljetuksiin, jotka voidaan ja jotka tulee suorittaa normaalilla kalustolla.

**18 § Vetäville akseleille kohdistuva massa.** Nykyisen päätöksen 17 § siirrettäisiin päivitetynä asetuksen 18 §:ksi. Ehdotus vastaisi muuten nykyistä 17 §:ää, mutta siinä ehdotetaan oikaistavaksi prosenttivaatimuksesta seuraava epäloogisuus siirryttäessä 150 tonnin kokonaisuusmassan rajan ylitse. Muutoksena nykyiseen ehdotetaan, että siirryttäessä yhdistelmäpainossa 150 tonnin kokonaisuusmassarajan yli vaadittaisiin kuitenkin aina vähintään 30 tonnin kohdistumista vetäville akseleille. Nykyisen muotoilun mukaan vaatimus raja-arvon ylityssä laskisi 22,7 tonniin.

**19 § Usean esineen kuljettaminen samassa kuljetuksessa.** Nykyisen päätöksen 18 § siirrettäisiin muutettuna asetuksen 19 §:ksi. Nykyisestä päätöksestä siirrettäisiin asiasisällöltään muuttamattomina 1 ja 2 momentti 19 pykälän 1 ja 2 momenteiksi ja 4 momentti 5 momentiksi.

Pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jolla sallittaisiin pituuden tai leveyden vuoksi yksinomaan erikoiskuljetukseen hyväksytyllä ajoneuvolla kuljettaessa mitoiltaan jakamatonta kuormaa kuljettaa 1 momentin ehdoin mukana myös muuta tavaraa sillä edellytyksellä, että muusta kuin erikoiskuljetuksesta koostuva kuorma ei aiheuta tielle yleisesti sallittujen mittojen ylittämistä eikä lisää jakamatonta esineistä johtuvaa tiellä sallittujen mittojen ylittämistä. Erikoiskuljetukset ovat tarkoitettu vain jakamatomien kuormien kuljettamiseen. Kuljetustaloudellisesti tämä vaatimus on kuitenkin hyvin epätaloudellinen, sillä usein esimerkiksi rakennustyömaille erikoiskuljetustarpeen muodostaa vain pieni määrä pitkää tai leveää tavaraa. Ehdotetulla uudella 3 momentilla pyrittäisiin parantamaan tällaisten kuljetusten taloudellisuutta sallimalla ottaa samaan kuormaan myös muuta kuin jakamatonta lastia, vaikka ajoneuvo tai yhdistelmä olisikin mittojensa vuoksi vain erikoiskuljetukseen hyväksytyt. Muun lastin osalta kuormauksen tulisi kuitenkin noudattaa normaaleja enimmäismittoja, ja kuorma ei saisi ylittää tiellä yleisesti sallittuja massoja. Tällä vaatimuksella estettäisiin kilpailun vääristyminen siten, että erikoiskuljetuskalustoa alettaisiin käyttää ylikuormien kuljettamisessa.

Nykyisen 2 momentin mukaan normaalimittaisilla ajoneuvoilla ja ajoneuvoyhdistelmillä on mahdollisuus kuljettaa kappaletavaran lisäksi jakamatonta esineitä, mutta erikoiskuljetusajoneuvoon ei vastaavasti ollut oikeutta kuormata muuta tavaraa kuin jakamatonta esineitä. Ehdotettu 3 momentti poistaisi samalla tämän epäloogisuuden normaalimittaisten ja vain erikoiskuljetukseen hyväksytyjen ajoneuvojen välillä.

Nykyisen päätöksen 18 §:n 3 momentti siirrettäisiin tarkistettuna asetuksen 19 §:n 4 momentiksi. Erikoiskuljetuksessa kuljetettavaan jakamatonta esineeseen liittyvien vähäisten lisälaitteiden kuljettamiseen samassa kuljetuksessa kriteerinä on nykyisessä 3 momentissa vain

niiden massa. Tätä on alettu hyödyntämään liikenneturvallisuuden kannalta epätarkoituksenmukaisella tavalla suunnittelemalla kuljetettaviin kappaleisiin liittyviä mitoiltaan suuria, mutta kevyitä lisälaitteita. Säännöksen alkuperäisen tarkoituksen palauttamiseksi lisättäisiin asetuksen 4 momenttiin täsmennys, että kuljettaessa jakamattoman esineen kanssa siihen tai sen käyttöön liittyviä tavaroita, näistä muista tavaroista muodostettu kuorma ei saa ylittää tielle yleisesti sallittuja mittoja. Yleisesti vähäisillä lisälaitteilla tarkoitetaan kaivinkoneen lisäkauhoja, työkoneen lisäpolttoainesäiliötä tai muuta pääkuormaan oleellisesti liittyvää laitetta. Ylimassainen kuljetus tarvitsee aina erikoiskuljetusluvan, joten lisälaitteiden tulee sisältyä erikoiskuljetusluvassa määrättyihin ehtoihin.

**4 Luku Erikoiskuljetuksen merkitseminen ja varoitusauton käyttäminen.** Nykyisen päätöksen 5 luku (erikoiskuljetuksen merkitseminen ja varoitusauton käyttäminen) siirrettäisiin samannimisenä asetuksen 4 luvuksi.

**20 § Valaisimet ja heijastimet ja 21 § Erikoiskuljetuksessa käytettävän vetoauton ja traktorin varoitusvalaisin.** Nykyisestä päätöksestä siirrettäisiin sellaisinaan 5 § asetuksen 20 §:ksi ja 6 § asetuksen 21 §:ksi.

**22 § Leveän kuljetuksen tunnusvalaisimet ja –heijastimet edessä ja 23 § Leveän kuljetuksen tunnusvalaisimet ja –heijastimet takana.** Nykyisen päätöksen 19 ja 20 § siirrettäisiin 1 momentit muutettuina asetuksen 22 ja 23 §:ksi. Pykälien 1 momenttien muutoksella mahdollistettaisiin muiden tekniikoiden kuin hehkulamppujen, lähinnä LED:in, käyttäminen tunnusvalaisimissa, joita vaaditaan leveiltä erikoiskuljetuksilta ajoneuvon edessä ja takana. Lisäyksenä ehdotetaan huomioitavan tapaukset, joissa yllämainittuun moottoriajoneuvon valot on hyväksytty esimerkiksi E-sääntöjen mukaisesti; käytännössä tämä koskee lähinnä nosturiautoja.

**24 § Pitkän kuljetuksen tunnusvalaisimet ja –heijastimet.** Nykyisen päätöksen 21 § siirrettäisiin asetuksen 24 §:ksi.

**25 § Varoitusauto ja sen henkilöstö.** Nykyisen päätöksen 21a § siirrettäisiin asetuksen 25 §:ksi.

**26 § Varoitusvalaisimista ja niiden käytöstä, 27 § Varoitusauton käyttö.** Nykyisen päätöksen 21b ja 22 § siirrettäisiin asetuksen 26 ja 27 §:ksi.

**28 § Erikoiskuljetuksen varoitustaulu.** Nykyisen päätöksen 23 § siirrettäisiin asetuksen 28 §:ksi. Samalla tehtäisiin sisältöön virastouudistuksesta johtuvat muutokset.

**29 § Erikoiskuljetuksen varoitustaulujen käyttäminen.** Nykyisen päätöksen 23a § siirrettäisiin asetuksen 29 §:ksi tekemällä sisältöön vain pykäläviittauksista johtuvat muutokset.

**5 Luku Erikoiskuljetuksen suorittaminen.** Nykyisen päätöksen 6 luku (Erikoiskuljetuksen suorittaminen) siirrettäisiin samannimisenä asetuksen 5 luvuksi.

**30 § Rajoitettu ajonopeus erikoiskuljetuksessa.** Nykyisen päätöksen 24 § siirrettäisiin asetuksen 30 §:ksi seuraavin muutoksin. Otsikko muutettaisiin paremmin sisältöä kuvaavaksi lisäämällä rajoitettu ajonopeus erikoiskuljetuksessa nykyisen ajonopeus erikoiskuljetuksessa tilalle. Lisättäisiin 1 momenttiin uusi d) kohta, jossa yli 14 tonnin pendeliakselille suurin sallittu ajonopeus olisi enintään 60 km/h ja vastaavasti lisättäisiin 2 momenttiin uusi c) kohta, jossa yli 16 tonnin pendeliakselille suurin sallittu ajonopeus olisi enintään 40 km/h. Lisäksi 3 momentiksi lisättäisiin säännös, jolla 1 ja 2 momentissa säädettyjen nopeusrajoitusten lisäksi

erikoiskuljetuksessa ei myöskään saa ylittää ajoneuvon tai sen osan valmistajan hyväksymää suurinta sallittua ajonopeutta.

**31 § Erikoiskuljetuksen väistämisvelvollisuus.** Nykyisen päätöksen 25 § siirrettäisiin sellaisenaan asetuksen 31 §:ksi.

**32 § Liikenteen ohjaus erikoiskuljetuksissa.** Nykyisen päätöksen 26 § siirrettäisiin asetuksen 32 §:ksi muilta osin muuttamattomana, mutta kumottaisiin 6 momentti, koska tieliikennelain 4 ja 49 §:t kattavat riittävästi momentissa ilmaistut liikenteen ohjaajien tehtävät.

**33 § Peräkkäisten erikoiskuljetusten ryhmä ja 34 § Kuljetusta rajoittavien esteiden huomioon ottaminen.** Nykyisen päätöksen 27 ja 28 § siirrettäisiin sellaisinaan asetuksen 33 ja 34 §:ksi.

**6 Luku Erikoiskuljetuksessa ilman erikoislupaa sallitut mitat ja massat.** Nykyisen päätöksen 7 luvun otsikko (Erikoiskuljetuksille sallitut mitat ja massat) siirrettäisiin luvun 6 otsikoksi muuttamalla otsikko tarkemmin vastaamaan luvun sisältöä.

**35 § ETA-valtiossa ja muussa valtiossa rekisteröidyt tai käyttöön otetut ajoneuvot erikoiskuljetuksessa.** Nykyisen päätöksen 28 a § siirrettäisiin asetuksen 35 §:ksi siten 3 momentti täsmennettynä, että yhdistelmä tulkittaisiin muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyksi tai käyttöön otetuksi, jos joko vetoauto tai siihen kytketty ajoneuvo taikka molemmat on rekisteröity tai käyttöön otettu muussa kuin ETA-valtiossa. Samalla huomioitaisiin virastouudistuksen aiheuttamat muutokset nimissä. Lisäksi otettaisiin huomioon, että Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää luvan poiketa tiellä yleisesti sallituista mitoista ja massoista tietyissä tapauksissa silloin, kun kysymyksessä ei ole 4 §:ssä tarkoitettua jakamattoman kuorman kuljettaminen, jolle erikoiskuljetuslupa voitaisiin myöntää.

**36 § Erikoiskuljetuksessa ilman erikoiskuljetuslupaa sallitut mitat.** Nykyisen päätöksen 29 § siirrettäisiin pykälän otsikko täsmen täen muuten sellaisenaan asetuksen 36 §:ksi. Pykälän nykyinen otsikko (Erikoiskuljetuksessa sallitut mitat) täsmennettäisiin tarkoittamaan ilman erikoiskuljetuslupaa suoritettavissa erikoiskuljetuksissa sallittuja mittoja. Pykälässä säädettäisiin niin sanotut vapaat mittarajat, joiden alittuessa ei vielä tarvitse hakea erikoiskuljetuslupaa. Itse mittarajoihin ei ehdoteta muutoksia, vaan ne pysyisivät samoina kuin nykyisinkin. Vapaat mittarajat ovat voimassa vain suomalaisille ja ETA-valtioissa rekisteröidyille ajoneuvoille. ETA-valtioiden ulkopuolisissa maissa rekisteröidyille ajoneuvoille tarvitaan erikoiskuljetuksessa aina erikoiskuljetuslupa, jos ylitetään kansainvälisessä liikenteessä käytettäviä enimmäismittoja ja -massoja, jotka on esitetty käyttöasetuksen 4a-luvussa, ellei Liikenteen turvallisuusvirasto (aiemmin Ajoneuvohallintokeskus) ole myöntänyt niistä poikkeuslupaa asetuksen 1252/2002 mukaisesti (LVMa muualla kuin Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa rekisteröidylle tai käyttöön otetulle ajoneuvolle myönnettävistä poikkeusluvista). Pääsääntö on kuitenkin, että ns. jakamattoman tavarankuljetuksissa eli erikoiskuljetuksissa luvan myöntää Pirkanmaan ELY-keskus (aiemmin Tiehallinnon Hämeen tiepiiri).

**37 § Erikoiskuljetuksessa ilman erikoiskuljetuslupaa sallitut massat.** Nykyisen päätöksen 30 § siirrettäisiin pykälän otsikko tarkentaen ja pykälän sisällön viittaus päivittäen asetuksen 37 §:ksi. Pykälän otsikko täsmennettäisiin koskemaan ilman erikoiskuljetuslupaa suoritettavissa erikoiskuljetuksissa sallittuja massoja. Edelleen erikoiskuljetuslupa tarvittaisiin aina, kun ylitetään tiellä yleisesti sallitut massat.

**7 Luku Erikoiskuljetusluvalla sallitut mitat ja massat.** Nykyisen päätöksen luvusta 8 (Erytymääräyksiä) siirrettäisiin omaksi luvuksi erityisesti raskaita ja kookkaita erikoiskuljetuksia koskevat olennaiset säännökset, joilla säädetään erikoiskuljetuksissa erikoiskuljetusluvalla sallitut mitat ja massat.

**38 § Erikoiskuljetusluvalla myönnettävät poikkeukset mitta- ja massarajoituksista.** Nykyisen päätöksen 31 §:n sisältö pääosin ryhmiteltynä useammaksi tarkemmin yksilöidyksi momentiksi sisällytettäisiin 38 §:ään. Momenteissa ilmaisut yksinkertaistuisivat, koska ehdotuksessa on mahdollisuus viitata 3 §:ssä määriteltyyn erikoiskuljetuslupaan. Samoin termi ”yleinen tie” korvattaisiin nykyisin voimassa olevien säännösten mukaisella termillä ”maantie”.

Pykälän alkuun lisättäisiin uusi 1 momentti, jossa erikoiskuljetusluvun myöntäjälle säädettäisiin valtuus edellyttää luvan hakijaa osoittamaan ajoneuvon kelpoisuus kyseiseen kuljetukseen.

Lisättäisiin uusi 4 momentti, jossa täsmennetään erikoiskuljetusluvun myöntäminen mahdolliseksi muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyille tai käyttöön otetuille ajoneuvoille, jotka ylittävät ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 4 a luvun mittoja koskevia raja-arvoja. Lisäksi lisättäisiin uusi 8 momentti, joka mahdollistaisi erikoiskuljetuslupien myöntämisen sellaisille ajoneuvoille, joiden käyttö perustuu ajoneuvolle tai yhdistelmälle erityisestä syystä myönnettyyn poikkeuslupaan (5 § 5 mom).

**8 Luku Erytysäännökset.** Nykyisen päätöksen 8 luku (Erytymääräyksiä) siirrettäisiin asetukseen 8 luvuksi siten muutettuna, että otsikon muoto kuvaa asetuksen säännöksiä.

**39 § Asiakirjojen mukana pitäminen ja liikenteen valvonta.** Nykyisen päätöksen 31 a § siirrettäisiin asetukseen 39 §:ksi.

**40 § Tielaitteiden vahingoittaminen.** Nykyisen päätöksen 32 § siirrettäisiin asetukseen 40 §:ksi. Tarkennettaisiin tielaitteiden vahingoittamisen korvausvastuu koskemaan kuljetuksen suorittajaa erikoiskuljetusta ilman kuljetuslupaa 36 §:n perusteella kuljetettaessa ja luvan saajaa 38 §:n perusteella erikoiskuljetusluvun vaativissa kuljetuksissa.

**41 § Valitusosoitus.** Nykyisen päätöksen 33 §:n 1 momentti siirrettäisiin asetuksen 41 §:ksi ja korvattaisiin momentissa viittaus muutoksenhaussa kumoutuneeseen hallintoasioissa annettuun lakiin viittauksella hallintolainkäyttölakiin (586/1996). Nykyisen päätöksen 33 §:n 2 momentti ei siirrettäisi asetuksen 41 §:ään, koska kyseisestä asiasta säätäminen edellyttäisi asiasta olevaa erityistä valtuutta.

## VAIKUTUKSET

Ehdotetulla asetuksella ei olisi valtiontaloudellisia eikä organisatorisia vaikutuksia. Elinkeinoelämälle ja erityisesti kuljetusalalle ehdotus helpottaa erikoiskuljetusten järjestämistä ja ajoneuvojen taloudellista käyttöä kuljetusten järjestelyssä. Viranomaisille ehdotuksessa on valvontaa ja lupamenettelyä selkiyttäviä muutoksia nykytilanteeseen verrattuna.

## VALMISTELU

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmisteluvaiheessa hyödynnettiin Pirkanmaan ELY-keskuksen, Liikenteen turvallisuusviraston (aiempien Tiehallinnon ja Ajoneuvohallintokeskuksen) ja poliisin asiantuntijoita epävirallisessa työryhmässä. Ehdotus on

valmisteluvaiheessa ollut sidosryhmillä lausunnolla. Lausunnonantajat pääosin kannattivat ehdotettuja muutoksia. Sidosryhmiltä saadut lausunnot on mahdollisuuksien mukaan otettu valmistelussa huomioon.

## **SUHDE EY-LAINSÄÄDÄNTÖÖN**

Lähtökohtaisesti asetusehdotus täyttää direktiivin 96/53/EY 4 artiklan 3 kohdan mukaisen jakamattomien kuormien kuljettamiseen tarkoitetut poikkeuslupakäytännön ja syrjimättömien ehtojen määrittelyt.

## **LAIN TARKASTUS**

Asetusehdotus on valmisteluvaiheessa ollut osittain tarkastettavana oikeusministeriön lain-tarkastuksessa.

## **VOIMAANTULO**

Asetus ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2013.

Erikoiskuljetusperävaunun jarruvaatimuksia koskeva asetuksen 11 § ehdotetaan kuitenkin tulemaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2013. Ensi kertaa erikoiskuljetuskäyttöön aikavälillä 1.1.2013- 30.06.2013 otettavan erikoiskuljetusperävaunun jarruihin sovelletaan vaatimuksia, jotka olivat voimassa asetuksen voimaan tullessa.

Asetuksella kumottaisiin liikenne- ja viestintäministeriön päätös erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista (1715/1992) siihen tehtyine muutoksineen. Kuitenkin ennen asetuksen voimaantuloa käyttöön otettua, erikoiskuljetukseen hyväksyttyä ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää saisi edelleen käyttää erikoiskuljetukseen edellyttäen, että ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä täyttää asetuksen voimaan tullessa voimassa olleet määräykset.